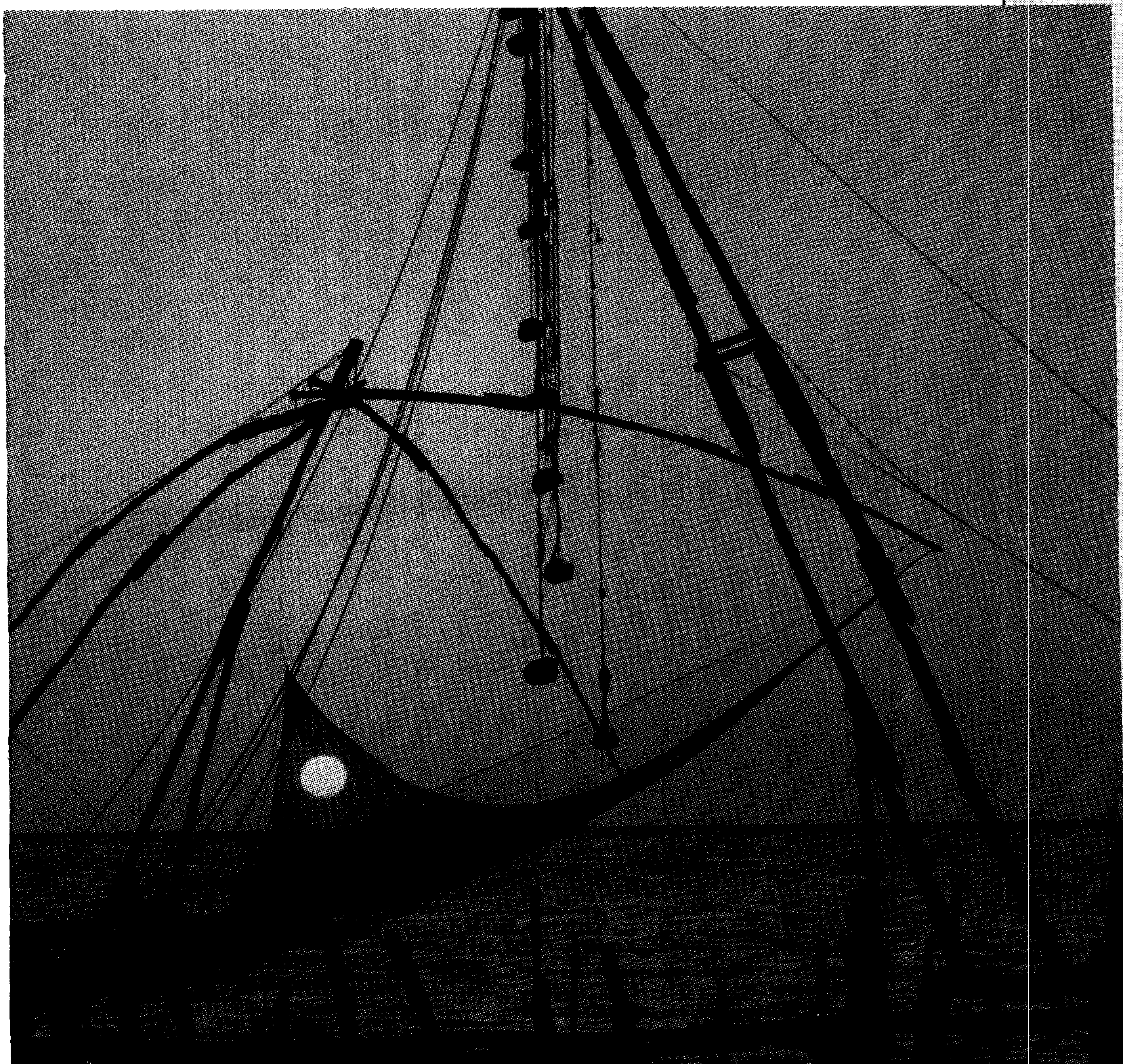
طرق التجارة البحرية بين



الخليج والهند.. في عصر الخلافة العبّاسية

بقلم
حسن صالح
شهاب

خطوط الملاحة الشراعية ، في أي بحر ، تخضع ، في تحديد اتجاهاتها ، لطبيعة تكوين البحر ، واتجاهات الريح فيه ، فإذا كان البحر خالياً من الشعاب المرجانية والصخور البارزة والخفية في المياه قريبة الغور ، والمضاحل ، وغيرها من عراقيل الملاحة ، فإن هذه الخطوط تكون مستقيمة وفق اتجاهات الريح فيه ، وتكون متعرجة في حالة وجود مثل هذه العراقيل . وتعرجها حول هذه العراقيل لا يكون إلا بالقدر الذي يبعد السفينة عن خطرها .

وبالطبع يكون سير السفينة في الخط المتعرج أقل سرعة من سيرها في الخط المستقيم ، إذا كان سيرها في الخطين بريح واحدة . فسرعة السفينة ، سواء في الخطوط المستقيمة أو المتعرجة لا تكون واحدة . فالخط الموازي لاتجاه الريح يكون السير فيه أسرع من السير في الخط المقاطع لمجراها ، إذ أن دفع الريح للشراع ، في هذه الحالة ، يأتي من مؤخرة السفينة ، ويكون الشراع معترضاً فوق منتصف السفينة تقريباً ، وذلك بربط طرفي مقدمته (الجوش) ومؤخرته (الدامن) بجانبي السفينة ، بحيث يواجه بالعرض مجرى الريح فتدفعه بقوة الى الأمام . وبقدر قوة دفع الريح للشراع تكون قوة جرّ الشراع للسفينة ، إذا لم يكن هناك

تيار معاكس لمجرى السفينة .

أما الخطوط المقاطعة لمجاري الرياح فإن السفينة تواجه مشقة في السير فيها . وتبلغ هذه المشقة أقصاها عندما يصبح هذا التقاطع عمودياً ، وذلك عندما يكون مهب الريح من ناحية منتصف جنب السفينة ، فتميل ، بسبب ذلك ، يميناً أو شمالاً ، عن مجراها . وهذه الريح ، أعني التي تأتي من جهة عرض السفينة تسمي عند البحارة (ريح العرض) ، ويسمون سير السفينة بها (اعتراضة) . ولكي يحافظ الربان على مجراه الأصلي بهذه الريح ينحرف عنه الى جهة مهب الريح حتى يكون دفعها له الى جهة مجراه الأصلي . لأنه إذا بقي في مجراه الأصلي فإن الريح ستدفع به شمالاً عنه ، إذا كان مهبها من جهة يمينه ، وإذا كان مهبها من شماله ، ستدفع به يميناً عن مجراه .

ويصبح السير برياح العرض خطراً إذا كانت السفينة تسير بجوار البر ، وكان الموج يندفع بشدة الى جهة البر . ففي مثل هذه الحالة إذا لم يبتعد الربان عن البر ويجاريه من بعيد ، فإن الريح والموج سيدفعان به الى الشاطىء .

والتيار كالرياح له تأثير على سرعة السفينة . فإذا كان اتجاهه مطابقاً لاتجاه الريح ، فإن السفينة تسير بسرعة أعظم من سرعتها في حالة معاكسته لمجراها . ويكون التيار خطراً إذا أتى من جانب السفينة ، وهي تجاري البر بريح ضعيفة ، لأنه سيلقى بها على الشاطىء ، إذا لم يبعدها الربان الى ناحية عرض البحر .

وهناك أساليب أخرى يلجأ إليها الربان في السير في الخطوط المقاطعة لاتجاهات الريح والتيار ، لا داعي لشرحها هنا .

الخليج العربي

البحار ، التي كانت خطوط الملاحة الشراعية تقطعها ، في الماضي ، بين سواحل الخليج العربي وساحل الهند الغربي ، بحار كثيرة المخاطر والمصاعب الملاحية . وأغلب هذه المصاعب وأعظمها خطراً يوجد في الخليج . ففي وسط أضيق مكان من مدخلة تقريباً ، تقوم جبال (سلامة وبناتها) ، وهي ثلاثة جبال قواعدها بقاع البحر ، يسمى أحدها (كسيْر) والثاني (عويْر) والثالث (ليس فيه خير) . وهناك الدردور ويعرف (بدردور مسندم) ، وهو تيار عنيف ، تكنيه البحارة (بأبي جهرة)[1] . وبين هذه الجبال الخطرة ، وفوق أمواج (دردور مسندم) العاتية ، تمر طريق المراكب الهابطة من الخليج الي ساحل عمان الشرقي ، والصاعدة من هذا الساحل الى داخل الخليج . قال المسعودي : «ثم الجبال المعروفة

(بكسير) و (عوير) وثالث ليس فيه خير . ثم الدردور المعروف (بدردور مسندم) ويكنيه البحريون (بـأبي جهرة) . وهذه مواضع من البحر ، وجبال سود ذاهبة لا نبات عليها ولا حيوان ، تحيط بها مياه من البحر عظيم قعرها ، وأمواج متلاطمة تجزع منها النفوس ، إذا أشرفت عليها»[٢] . ويسمى هذا المضيق (مضيق مسندم) و (فك الأسد) و (فم السبع) . قال المقدسي : «ثم فم السبع مضيق مخيف»[٣] . وقال ابن ماجد يصف هذا المضيق : فإذا جئت الى (مسندم) تقابلك «عدة جزر مثل سلامة وبناتها وتسمى (عوير) و (كسير)[٤] ، وثالث ليس فيه خير ... وهناك جملة جزر شديدات الخطر قويات المد»[٥] .

وبرأس الخليج مضاحل رقيقة وعيق ، وهي - كما قال المقدسي - «الطامة الكبرى» ومن أجلها «نصبت في البحر جذوع عليها بيوت رتب فيها قوم يوقدون بالليل حتى تتباعد عنهم المراكب من رقة تلك المواضع»[٦] . ويقول المسعودي إن موضع الخشبات يعرف عند البحارة (بالجرارة) «وهي دخلة من البحر الى البر ، تقرب من نحو بلاد (الابلة) ، ومن أجلها ملح الأكثر من أنهار (البصرة) . ولهذه (الجرارة) اتخذت الخشبات في فم البحر مما يلي (الأبلة) و (عبادان) ، عليها أناس يوقدون النار بالليل على خشبات ثلاث كالكرسي في جوف الليل خوفاً على المراكب الواردة من عمان وسيراف وغيرهما أن تقع في تلك الجرارة وغيرها فتعطب فلا يكون لها خلاص»[٧] . وتعرف هذه الخشبات (بخشبات البصرة) ، ويليها موضع يسميه المسعودي (الكفلاء) «وهي علامات منصوبة من خشب ، في البحر مغروسات ، علامات للمراكب»[٨] . وفي هذه المياه الرقيقة ضرب المركب ، الذي سافر به المقدسي الى البصرة ، قاع البحر - كما قال - عشر مرات . وسمع المقدسي شيخاً من ركاب المركب يقول : هذا موضع يسافر فيه أربعون مركباً فلا يسلم منها غير مركب واحد[٩] . ومع إن هذا القول لا يخلو - كما يبدو - من المبالغة ، إلا إنه يصور لنا عظم خطورة الملاحة بمضاحل رأس الخليج العربي . ومن المحتمل جدّاً أن تكون كثرة حوادث عطب السفن بهذه المضاحل هي السبب الذي جعل الحجاج بن يوسف الثقفي يحاول استخدام السفن المسمرة ذوات الغاطس المسطح العريض الذي يمكنه أن يطفو على المياه الرقيقة ويعبر المضاحل الخطرة بسلام . فقد ذكر الجاحظ أن الحجاج كان «أول من أجرى في البحر السفن المقيرة المسمرة ، غير المخرزة ، والمدهونة ، والمسطحة ، غير ذوات الجؤجؤ»[١٠] . ويعتبر هذا الخبر المقتضب - حسب علمي - أقدم إشارة في المصادر العربية الى شكل

هيكل السفينة العربية ، وطريقة بنائها ، في القرن الأول الهجري . فهي مخرزة ، مطلية بالدهن لا بالقار ، غاطسها حاد على شكل جؤجؤ الطائر ، وليس مسطحاً كسفن البحر الأبيض المتوسط .

فالغاطس الحاد سريع الانغراز ببقاع المياه الرقيقة ، بخلاف الغاطس العريض . فإن قاعدته المسطحة يمكن أن تطفو على هذه المياه بسهولة . لكن محاولة الحجاج لم يكتب لها النجاح ، وبقى البحارة العرب ، في الخليج وغيره ، محافظين على مراكبهم المخيطة ذوات الجؤجؤ الى عهد قريب جداً .

وعلى طول الجانب الغربي من الخليج تنتشر ، في المياه الضحلة ، الجزر والقطع ، وهي جزر صغيرة من الرمل والحصي ، والفشوت - جمع فشت - وهي قطع في مستوى سطح البحر غالباً ، يتكسر عليها الموج ، ولا ترى من بعيد ، وتعتبر أخطر شيء في البحر على الملاحة . وتكثر هذه الجزر والقطع فيما بين شبه جزيرة (قطر) وساحل الإمارات المتحدة ، كما تكثر ، بل تكاد تتشابك بجوار ساحل (الأحساء) الى ما يوازي ، تقريباً ، طول (البحرين) شرقاً . وكانت هذه المواضع مغاوص اللؤلؤ (هيرات) . وبين هذه الجزر والقطع كانت سفن الغوص تسير بالمجاديف ، فالسير بين مثل هذه الجزر المتقاربة يكون خطراً ، لسرعة سير السفينة بالشراع ، وعدم قدرتها ، بسبب ذلك ، على الالتفاف السريع حول الجزر .

وهذه المواضع الخطرة على الملاحة في الجانب الغربي من الخليج ، لم يرد ذكرها عند المسعودي والمقدسي من الرحالة والجغرافيين العرب ، لأنها بعيدة عن طريق البصرة .

أما الجانب الشرقي من الخليج ، باستثناء طرفه الشمالي ، من بندر (بوشهر) شمالاً ، فتقل فيه المضاحل وغيرها من عراقيل الملاحة . وبجوار الجزء الجنوبي من ساحله ، من بندر (نخيلوه) غرباً الى بندر عباس) شرقاً ، عدد من الجزر أكبرها جزيرة (لافت)[١١] ، وهي مجاورة لجزيرة (هرمز) وجزيرة (لارك) ، وتليها في الكبر جزيرة (لار) أو الشيخ الشعيب) ، وهي أقصى الجزر غرباً ، ثم جزيرة (قيس) . لكن الملاحة بجوار هذه الجزر ، لاسيما من ناحية عرض البحر ، أي الى الغرب عنها ، لا تعترضها عراقيل كثيرة كالتي وصفناها في بقية جوانب الخليج . وهذا الى قصر المسافة بين مدخل الخليج ورأسه على هذا الجانب ، كانا السبب الذي جعل مياه الخليج الشرقية مسلكاً للسفن بين مدخل الخليج والجزء الشمالي منه .

ومما يؤكد أن الطريق بين البصرة ومدخل الخليج كانت في العصر العباسي محاذية لساحله الشرقي ،

وتساير الجزر المجاورة له ، هو ورود أسماء بعض هذه الجزر عند المسعودي ، مثل جزيرة (هنجام) و (قيس) و (خارج) . فمن جزيرة (هنجام) يستقي - كما قال المسعودي - «أصحاب المراكب الماء»[١٢] .ويقول إن جزيرة (خارك) من بلاد (جنابة) «وبينها وبين البر فراسخ ، فيها مغاص اللؤلؤ المعروف بالخاركي»[١٣] . وتذكر هذه الجزر أيضا عند ابن ماجد - كما سنرى - على الطريق بين البصرة ومضيق (مسندم) . لكن أسماء بعض هذه الجزر قد تبدلت فجزيرة (لار) ، مثلاً ، أصبحت تعرف حتى في الوقت الحاضر بجزيرة (الشيخ شعيب) . و (رأس الكهن) الذي يذكر عند ابن ماجد كأهم رأس على الساحل الشرقي تمر به طريق البصرة - هرمز ، أصبح في أيام البحارة المتأخرين يسمى (رأس المطاف) ويسميه بعضهم (رأس الكهن المطاف)[١٤] .

فالطريق من (البصرة) الى مضيق (هرمز) أي (مسندم) تجري عند ابن ماجد على النحو التالي[١٥] :

بعد خروجه من خور البصرة ، والمضاحل عند مدخله ، يتجه نحو الجهة الجنوبية الشرقية ، الى جزيرة (خارج) ، ومنها يتجه الى الساحل الشرقي ، ويسايره الى رأس (الكهن) ، ومن هذا الرأس ينعطف الساحل الى جهة الشرق الى (سيراف) ، ومن حدود (سيراف) يعود الساحل فينعطف الى جهة الغرب ، بميله الى الجنوب ، الى رأس (نج) ، ويسمى عند البحارة المتأخرين رأس (نابند) ، شمال غربي جزيرة (الشيخ شعيب) . وكان بامكان ابن ماجد أن ينطلق من رأس (الكهن الى جزيرة (الشيخ شعيب) ، وهي الطريق المباشرة ، لكنه راح يساير الساحل الى (سيراف) ومنها الى رأس (نج) ، ومن (نج) انطلق الى جزيرة (لار) أي (الشيخ الشعيب) . ويقول إذا وصلت الى (لار) ترى بقربها جزيرة (شتوار) من جهة المشرق . وجزر (لار) و (شتوار) و (هندرابي) و (قيس) و (فرور) جميعها على خط ملاحي واحد ، من (لار) الى (فرور) ، هو (مطلع التير) في بيت الإبرة (البوصلة) ، أي على ١١٢ درجة ونصف . فاترك هذه الجزر ميمنه وميسرة عن طريقك ، وكن على حذر منها ، وسايرها بخبرة :

فإن وصلت لجزيرة لار
شرقيها بقربها شتوار
الكل في التيِّر الى فرور
تراهم بالعين بالتحرير
اتركهم ميمنة وميسرة
احذر منهن وجز بمخبرة
لار وشتوارَ وهندرابي
وقيس مع فرور يا أصحابي

وكل هذه الجزر آهلة بالسكان ، وفيها الماء العذب والبنادر (المراسي) .

وجزيرة (لار) تقابل من بر العجم بندر (نخيلوه) و (هندرابي) تقابل (شيروه) (جيروه) تماماً وجزيرة (قيس) تقابل (تاونه) . و (قيس) هي جزيرة الملوك ، ومغاص اللؤلؤ ، ما هي مثل بقية الجزر فهي عامرة بالسكان كثيرة المراكب والعمائر :

وكل هذه الجزر فيها الناس
والماء والبندر والأيناس
ولار من بر العجم مقابلة
بندر نخيلوه لها مواصلة
وهندرابي فوقها شيروه سواء
وقيس وتاونه وقيت الغواء
مغاصها جزيرة الملوك
محروسة وغيرها متروك
ما هي كمثل سائر الجزائر
فيها الخشب والناس والعمائر

فابن ماجد ـ كما رأينا قد سار بجوار هذه الجزر من (لار) الى (فرور) على خط ملاحي في اتجاه واحد هو (مطلع التيِّر) من دائرة بيت الإبرة (البوصلة) . أما من جزيرة (فرور) الى مضيق (مسندم) فيسير أولا الى جزيرة (هنجام) في اتجاه (مطلع الثريا) أي في ٧٨ درجة وثلاثة أرباع درجة . ومن (هنجام) كان من يريد ان يسلك الخط الملاحي المباشر بين الهند ورأس (الحد) بالطرف الجنوبي الشرقي من عمان ، يسير الى جزر (سلامة وبناتها) . ويمر بين جبلي (كسير) و (عوير) [١٦] ، ومن هناك إما ان يتجه رأساً الى (مسقط) ، ان كان يريد ان يستقي الماء من آبار (مسقط) [١٧] ، أو يواصل السير الى رأس (الحد) . ثم ينطلق منه الى ساحل الهند الغربي . واما أن يساير ساحل عمان ، ان كانت له به حاجة ، الى رأس (الحد) ، ثم ينطلق منه الى الهند . أما من يريد أن يسلك من جزيرة (هنجام) الخط الملاحي المساير لساحل (مكران) جنوبي فارس ، ويساير بعده ساحل السند ، ثم ينطلق عبر خليج (كوتش) الى شبه جزيرة (كنبايا) ، فإنه ينطلق من جزيرة (هنجام) الى جزيرة (لارك) . ومن (لارك) الى جزيرة (هرمز) ، أو الى (كوه مبارك) بساحل (مكران) . ومنه يبدأ بمسايرة هذا الساحل . ويمكنه أيضا أن ينطلق من (هنجام) الى (سلامة وبناتها) . ومن هناك ينطلق الى (كوه مبارك) مباشرة [١٨] .

فطريق التجارة البحرية بين البصرة وموانى ساحل الهند الغربي ، في العصر العباسي ، كانت تمتد داخل الخليج ـ كما رأينا فيما تقدم ـ على الجانب الشرقي منه ، حيث المياه العميقة ، وعراقيل الملاحة القليلة . فهي اذن لا تختلف كثيراً عن الطريق التي وصفها ابن ماجد في ارجوزته في طرق الملاحة في الخليج [١٩] . أو طريق البحارة المتأخرين . بل ان هذا الجانب من الخليج ما يزال حتى الوقت الحاضر ، للأسباب التي سبق

ذكرها ، مسلكاً للسفن الصغيرة والكبيرة بين البصرة ومضيق (هرمز) . وكانت المراكب الكبيرة لا تستطيع ان تواصل رحلتها داخل خور البصرة الى البصرة ، فكانت تفرغ حمولتها في مرفأ (الأبلّة) عند مدخل الخور ، فتنقلها السفن الصغيرة عبر الخور الى البصرة [٢٠] .

ويبدو ان مصاعب الملاحة برأس الخليج كانت من الأسباب التي أدت الى تحول هذه الطريق الى ميناء (سيراف) وازدهار (سيراف) كمركز لتجارة المرور في الخليج ، بدلا من البصرة ، في أيام الدولة البويهية (٣٣٣ ـ ٤٤٧هـ/ ٩٤٥ ـ ١٠٥٥م) .

لكن السفن التجارية ، سواء الصاعدة منها من مدخل الخليج الى (سيراف) ، أو المنحدرة اليها من رأس الخليج ، بقيت تجري على نفس الطريق القديمة ، إلا فيما بين رأس (الكهن) وجزيرة (لار) ، فإنها كانت بعد ان تخلف (لار) تميل يميناً الى رأس يسميه ابن ماجد (نج) ، ويسمى عند البحارة المتأخرين رأس (نابند) . ومن هذا الرأس تساير ساحل خليج (سيراف) الى (سيراف) . أما السفن الهابطة من رأس الخليج ، فإنها كانت بعد أن تفارق رأس (الكهن) ، تميل يساراً فتساير الساحل الشرقي الى (سيراف) . وكانت من قبل تنطلق من (الكهن) الى جزيرة (لار) ، دون أن تعرج على (سيراف) قال ابن ماجد :

واطلق من (الكهن) للمشارق
لنحو (لار) اللين بالحقائق
فأول ما تلقى (الزبارة)
وبعد (بردستان) بالأمارة
أدخل (تدافا) بالشمال الغامر
وان يكن واطى فظل سائر
لبطن (سيراف) و (بندحسان)
ومل عليهم واعرف المكان

يقول انك بعد أن تنطلق من رأس (الكهن) الى جهة المشرق نحو (لار) فأول ما تلقى من بنادر الساحل الشرقي ، وأنت تسايره ، بندر (الزبارة) ، وبعده (بردستان) . فإذا كانت الرياح الشمالية غامرة شديدة فالجأ الى (تدافا) ، وان كانت واطية ضعيفة فتابع سيرك الى بطن (سيراف) ، أي خليج (سيراف) ، وبعدها الى (بندحسان) .

ويصل الى رأس (نج) ، ومنه ينطلق الى جزيرة (لار) (الشيخ شعيب) ومنها يسلك الطريق المتقدم ذكرها الى جزيرة (هنجام) .

وبعد زوال الدولة البويهية على يد السلاجقة سنة ٤٤٧هـ (١٠٥٥م) ، فقدت (سيراف) مركزها التجاري ، واستطاع أهل جزيرة (قيس) أن يحولوا ، في الأيام الأخيرة من دولة البويهيين ، طريق التجارة البحرية القادمة من المحيط الهندي ، من

(سيراف) الى جزيرتهم ، وأن يقيموا دولة قوية ، سيطرت على مدخل الخليج [٢١] . بل انها حاولت السيطرة أيضا على عدن ، وتحطيم مركزها التجاري [٢٢] ، بعد ان تحول جزء كبير من تجارة المحيط الهندي التي كانت تحمل عبر الخليج ، بسبب الاضطرابات في العراق ، الى طريق البحر الأحمر ، وكانت عدن أهم مركز لتجارة المرور على هذه الطريق . وظلت جزيرة قيس مسيطرة على تجارة المحيط الهندي المنقولة عبر الخليج الى سنة ٧٠٠هـ [٢٣] ، أي الى ما بعد سقوط الخلافة العباسية بنحو ٤٣ سنة ، وحلت بعدها (هرمز) في السيطرة على هذه التجارة .

ونلاحظ مما تقدم أن مرفأ تجارة المحيط الهندي ، داخل الخليج العربي ، في عصر الخلافة العباسية ، لم يستقر في مكان واحد ، وانما استمر في الانتقال من مكان لآخر ، من رأس الخليج الى مدخله ، حتى انتهى الى (هرمز) . وأن ذلك يرجع الى أن القلاقل والاضطرابات السياسية التي سادت العراق طوال الفترة الأخيرة من هذا العصر ، قد أضعفت سيطرته على طريق تجارة المحيط الهندي داخل الخليج ، وساعدت بالتالي ، الجماعات البحرية العربية داخل الخليج ، على السيطرة على هذه الطريق . وكان أهل جزيرة (قيس) أقوى هذه الجماعات آنذاك . كما شجعت القراصنة على مهاجمة المراكب غير المعدة بحاميات من رماة السهام وشعلات النفط [٢٤] .

ولم تكن المضاحل هي وحدها سبب مصاعب الملاحة في الخليج العربي ، فهناك أيضا الأمواج العظيمة التي تثيرها العواصف والرياح الشديدة أثناء فصل الخريف والشتاء وبعض من الربيع .. فالمسعودي يقول ان بحر الخليج يصعب ركوبه عند شدة رياحه وهيجان أمواجه . وأن أمواجه ، منذ بداية فصل الخريف ، تزداد عنفاً يوماً بعد يوم حتى تبلغ غاية عنفها عند نهاية الخريف ، ثم تأخذ ، بعد ذلك ، في اللين والضعف ، وتبلغ غاية ضعفها عند قرب نهاية الربيع . وأن صعوبة ركوب بحر الخليج تكون خلال الوقت الذي يلين فيه بحر الهند ، وتهدأ أمواجه ، ويسهل ركوبه . وعندما يلين بحر الخليج ويسهل ركوبه في فصل الصيف ، تشتد أمواج بحر الهند ورياحه ، فيصعب ركوبه [٢٥] .

هذه المعلومات عرفها المسعودي أثناء رحلاته في الخليج والبحر العربي . وهي معروفة لدى البحارة حتى في الوقت الحاضر .

واستناداً الى ما تقدم ـ يمكن القول بأن مواسم السفر في الخليج والبحر العربي ، أو بحر الهند ـ كما تسميه البحارة ـ في زمن المسعودي ، لا تختلف من حيث علاقتها بالأحوال الجوية في مواسمه في أي وقت آخر ،

وانما الاختلاف يقع في التواريخ التي وضعها لها البحارة . فتاريخ السفر من سواحل الجزيرة العربية الى الهند في أيام المسعودي ، مثلا ، يختلف عن تاريخه في أيام ابن ماجد ، ويضرب ابن ماجد مثلا على هذا الاختلاف حيث قال : «وأما المواسم الأولى التي كان يسافر فيها آباؤنا وأجدادنا فقد تغيرت» . فقد كانوا يسافرون من (الأطواح) «يعني رأس الحد» الى (بنجاله) «بنجلادش» منذ اليوم المائتين والسبعين من سنة النيروز العربي ـ الهندي ، التي كانت تبدأ في الثالث عشر من تشرين الثاني (٢٦) .

وفي أيام ابن ماجد لم تكن المراكب تسافر من (رأس الحد) الى الهند إلا منذ اليوم الثلاثمائة من النيروز ، أي بعد ثلاثين يوماً من بداية موسم سفر المتقدمين (٢٧) .

ويحاول ابن ماجد أن يوجد سبباً لهذا الاختلاف في مواسم السفر بين البحارة المتقدمين والبحارة في أيامه ، فيقول : «فلعل المواسم قد أصابها الزمان بعلة من العلل لم تطلع عقولنا على تلك العلة . فقد قيل ان الموسم يتأخر في كل مائة سنة درجة واحدة . وفي ذلك حكمة لا يعلمها إلا الله سبحانه وتعالى» (٢٨) .

واستناداً الى ما تقدم نرى أن مواسم السفر بين الهند والجزيرة العربية ، في زمن المسعودي ، لا تختلف عن مواسمه في زمن ابن ماجد والبحارة المتأخرين ، إلا من حيث التاريخ الذي وضعه لها البحارة ، أما من حيث ارتباطها بالأحوال الجوية فليس بينها اختلاف . ففي أيام شدة الرياح الموسمية الجنوبية الغربية ، المعروفة بـ (الكوس) عند البحارة ، مثلا ، يتوقف سفر السفن الشراعية في البحر العربي . وفي أيام شدة الرياح الشمالية الشرقية (الأزيب) ، وهطول الأمطار على الخليج في أواخر فصل الخريف ، وأحياناً في فصل الشتاء أيضاً ، يصعب السفر ـ كما قال المسعودي ـ في الخليج ، لاسيما من الجنوب الى الشمال . بل ان عبور مدخله في هذا الظرف يصبح خطراً .

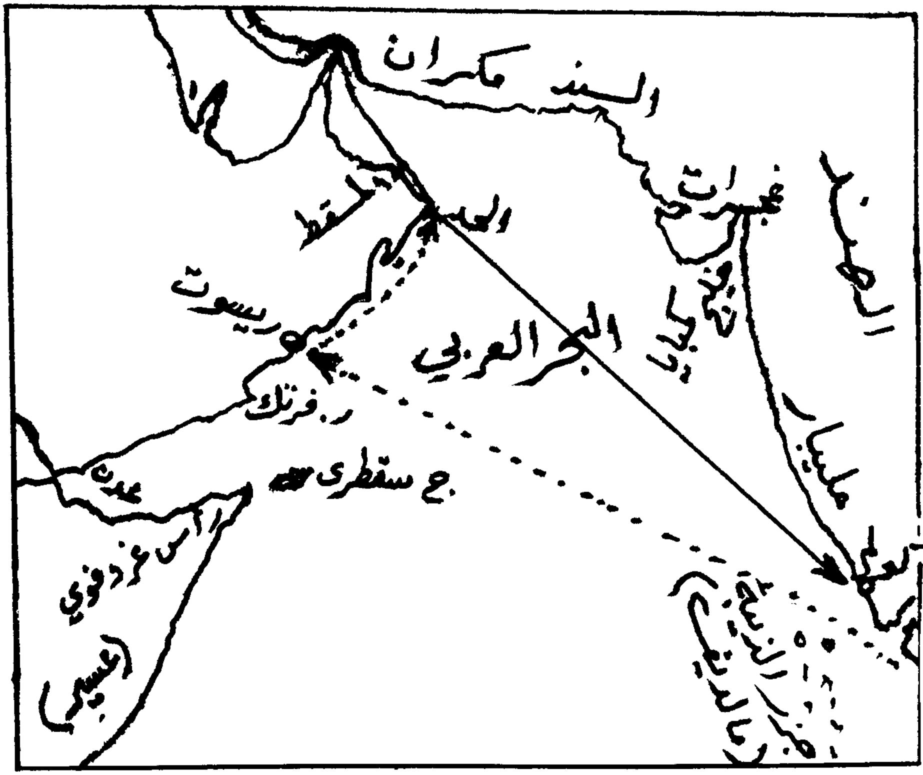
خليج عمان

هذا الخليج هو البحر الثاني بعد الخليج العربي ، الذي كانت طرق التجارة البحرية الشراعية تقطعه بين الهند والخليج العربي . وهو متوسط بين بحر العرب وبين الخليج العربي ، ومياهه عميقة إلا فيما حول الشريط الساحلي من (مكران) و (السند) ، وفي خليج (كوتش) . لكن الملاحة الشراعية تواجه فيه مخاطر أعظم من مخاطر مضاحل الخليج العربي . «فهناك ـ كما قال ابن ماجد ـ مصب أرياح ومايات كثيرة» (٢٩) . أي ملتقى تيارات ورياح مختلفة شديدة . فالمايه ـ مفرد مايات ـ تطلق ، عند البحارة ، على التيار ، ويسمى ، عندهم أيضا ، المد .

ويعتبر خط عرض رأس (الحد) فاصلا بين خليج عمان وبحر العرب . كما يعتبر رأس (الحد) «أقرب ما يكون ـ كما قال ابن ماجد ـ من بر العرب للهند» [30] . ويقول ان البحر الذي يليه من الجنوب «ينغلق» ولا ينغلق البحر الذي يليه شمالا [31] ، أي أن السفر في البحر الجنوبي من رأس (الحد) ، وهو بحر العرب يتوقف أثناء فصل الصيف ، بسبب شدة الرياح الموسمية الجنوبية الغربية ، ولا يتوقف السفر في البحر الذي يليه شمالا ، وهو بحر عمان ، لانحرافه عن مجرى هذه الرياح ، والأمواج العظيمة التي تثيرها في البحر العربي . ويقال لفترة توقف سفر المراكب في هذا البحر «الغلق» و «التغليق» .

وكانت المراكب الهابطة من الخليج العربي تنطلق الى الهند من رأس (الحد) ، ويسمى هذا الرأس أيضاً برأس (الجمجمة) . قال المسعودي : «ومن (المسقط) الى رأس (الجمجمة) خمسون فرسخاً ... فمن هناك تنطلق المراكب الى البحر الثاني وهو المعروف (بلاروي)» [32] . كما يدل ما ورد في كتاب «أخبار الصين والهند» [33] عن الزمن الذي تستغرقه الرحلة من (مسقط) بعمان الى (كولم) بساحل الهند الغربي ، على أن المراكب كانت تنطلق الى الهند من (مسقط) أيضاً .

والمسافر من (مسقط) أو رأس (الحد) ، الى الهند ، لا يواجه المصاعب التي يواجهها المسافر من الهند الى أي من هذين الموضعين ، وبخاصة في الرياح الشمالية الشرقية الشديدة . أو اذا هبت الرياح الجنوبية ، التي يسميها ابن ماجد (الدفّانة) ، قبل ان يصل الى ساحل عمان الشرقي ، لذلك كانت السفن التي تريد السفر الى الخليج العربي أو ساحل عمان الشرقي ، من الجزء الجنوبي من ساحل الهند الغربي ، تتوجه الى ساحل (ظفار) ، ومن هناك تسير بالريح الجنوبية الغربية (الكوس) الى رأس (الحد) . فهذه الريح تكون موجودة ، أغلب أيام السنة ، شرقي رأس (فرتك) ، بل ان ابن ماجد يقول انها موجودة هناك «من العام للعام» ، أي طوال العام ، إلا أربعين يوماً ، وحتى هذه الأيام القليلة يهب (الكوس) خلالها ، أحياناً ، هناك [34] . ونستدل على ذلك ، أي على أن المراكب ، في العصر العباسي كانت ، أيضا ، اذا أرادت السفر من جنوبي ساحل الهند الغربي الى الخليج العربي ، تتوجه أولا الى الساحل العربي الجنوبي ، من رأس (فرتك) شرقاً بقول (بزرك) في كتابه «عجائب الهند والسند» أن الناخوذة محمد بن بابشاد قص عليه حكايته مع ربان مركبه . وملخص الحكاية أن الناخوذة محمد بن بابشاد كان يمضي في مركبه من



الطريق من (الحد) الى (كولم) ، بالطرف الجنوبي من ساحل الهند الغربي ، هي طريق المراكب المسافرة الى الصين (انظر كتاب الصين والهند للسيرافي) .

...... الطريق من جنوبي الهند الى مرسى (ريسوت) ، هي طريق المراكب العائدة من الصين و (سمطرى) و (ملقا) الى الخليج وبقية موانىء جزيرة العرب (انظر عجائب الهند لبزرك) .

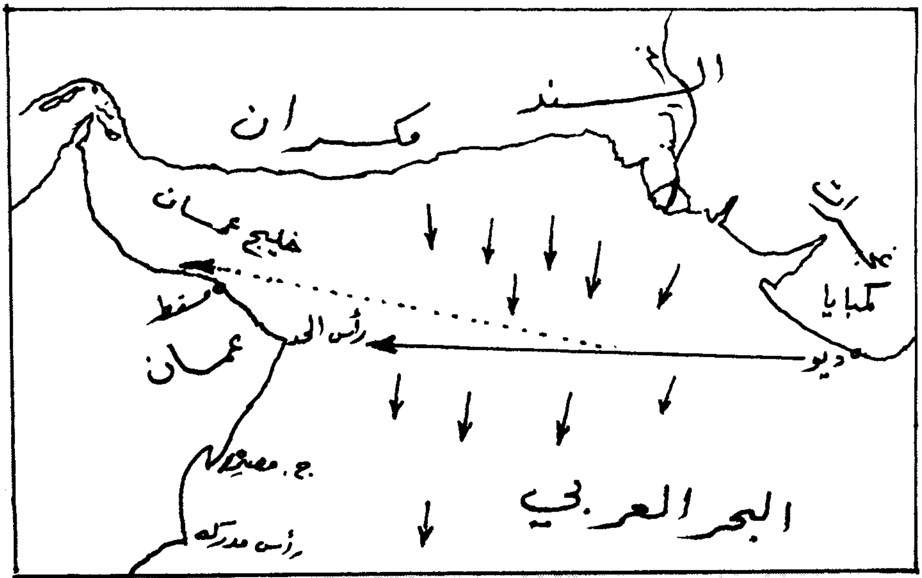
(فنصـور) «بجزيـرة سمطـرة أو شمطرة» يريد الخليج العربي «فلما قطع بحر(هـركند) «بـين سمطرة وجزيرة سيلان» ، ودخل بحر الهند ، قال له ربان مركبه : أي مرسى تعلق من مراسي العرب ؟ قـال : أعلق (ريسوت) «بساحل ظفار» ، أو فوقها بفرسخ أو دونها بفرسخ . فقال له الربان : نحن نعلق المرسى الفلاني دون (ريسوت) بخمسين فرسخا . فتخاطرا في عشرين دينارا يتصدقان بها ، وبين الموضع الذي هم فيه وبين (ريسوت) ـ على الأقل ـ أربع مائة فرسخ» . وكسب الرهان الناخوذة محمد بن بابشاد [٣٥] .

لكن من يريد السفر من شبه

جزيرة (كنبايه) ، باقليم (غجرات) أو (جزرات) ، بالطرف الشمالي من ساحل الهند الغربي ، مثلا ، الى رأس (الحد) ، فإن عليه ان يغالب الرياح الشمالية الشرقية ، والرياح الجنوبية ان هبت قبل ان يصل الى رأس (الحد) ، وليس لدينا ما يؤكد أن السفن كانت تسلك هذه الطريق . في العصر العباسي ، إلا ان ما عرف به البحارة من شدة المحافظة على ما ورثوه عن أسلافهم من أساليب الملاحة وطرقها ، يجعلنا لا نستبعد أن تكون هذه الطريق معروفة أيضا عند البحارة في هذا العصر .

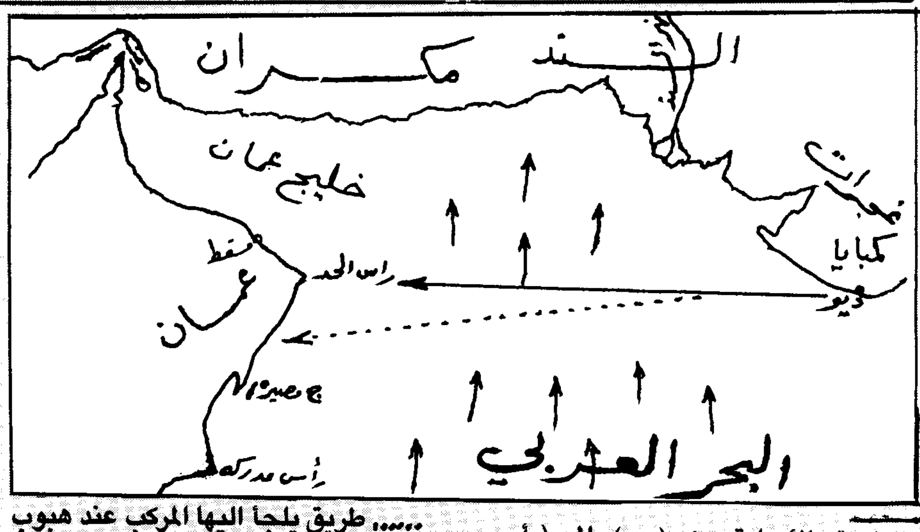
وكان لا بد لمن يسلك هذه الطريق من اتباع هذه الارشادات الملاحية التي يوجهها ابن ماجد لكل بحار يسلك هذه الطريق : «اذا خرجت من (جوزرات) الى (الأطواح) ، وصرت بين البحرين ، فاعترض في (الواقع) و (العيّوق) ، فإن الشمال موجود على رأس جبال بر العرب فيسقطك عن (الحد) ويطول سفرك . وأما أيام (الدفّانة) فلا ، واجتهد ، كل الجهد ، أن تمسك البر من رأس (بيش) أو جبل (السارق) خوف الدفانة . فإن هذه مشارق جزيرة العرب كثير من فعل ذلك ورواح (السند) و (مكران)» (٣٦) .

يقول اذا سافرت من (جوزرات) الى (الأطواح) ، وهي عند البحارة منطقة رأس (الحد) ، وصرت بين بر (جوزرات) وبر (الأطواح) فاعترض ، أي اجعل مجراك مقاطعا لمجرى الريح الشمالية الشرقية ، وذلك بالسير في اتجاه (مغيب العيوق) من بيت الإبرة (البوصلة) ، أي في ٣٠٢ درجات وثلاثة أرباع درجة . لأنك اذا أقبلت من (جوزرات) في موسم شدة هذه الريح ، وسرت في الطريق الى (رأس الحد) ، فإن هذه الريح سوف تميل بك جنوباً عن طريقك ، وعن رأس (الحد) . لذلك ينبغي عليك ان تميل شمالا عن طريقك الى رأس (الحد) ، بمقدار (خن) و (خنّين) من دائرة بيت الإبرة ، أي بمقدار احدى عشرة درجة وربع أو اثنتين وعشرين درجة ونصف . فإذا كانت طريقك الى رأس (الحد) في اتجاه خن (مغيب السماك) ، أي في ٢٩٢ درجة ونصف ، مثلا ، فانحرف عنها شمالا وسر في اتجاه خن (مغيب الواقع) ، أي في ٣٠٣ درجات وثلاثة أرباع درجة ، فيصير مقدار ميلك عن طريقك الأصلية احدى عشرة درجة وربع درجة الى الشمال . أو سر في اتجاه خن (مغيب العيوق) ، أي في ٣١٥ درجة ، فتصير مرتفعاً الى الشمال عن طريقك الأصلية بمقدار اثنتين وعشرين درجة ونصف ، فإذا كانت الريح شديدة ، ومالت بك الى الجنوب ، فإنها لن تميل بك ، اذا غالبتها ، أكثر من مقدار هذه الدرج ، التي انحرفت بها شمالا عن طريقك الأصلية .



ـــــ الطريق الأصلية من (ديو) الى (رأس الحد)

...... طريق يلجأ اليها المركب عند شدة الرياح الشمالية الشرقية حتى لا تدفعه الى الجنوب عن (الحد)



ـــــ الطريق الأصلية من (ديو) الى (رأس الحد)

...... طريق يلجأ اليها المركب عند هبوب الرياح الجنوبية (الدفانة) حتى لا تدفع به الى ناحية السند ومكران

وعكس الرياح الشمالية الرياح الجنوبية (الدفّانة) . فهذه الريح إن هبت ، وأنت في طريقك الى رأس (الحد) من الهند ، فانحرف جنوباً عن طريقك ، واتجه الى أحد مراسي الساحل الجنوبي المجاورة لرأس (الحد) ، مثل رأس (بيش) أو جبل (السارق) ، لأن (الدفانة) ، اذا بقيت في الطريق الى رأس (الحد) ، سوف تدفع بك شمالا الى ساحل (السند) و (مكران) .

أما مواسم السفر ، ذهابا وايابا ، بين ساحل الهند الغربي وساحل عمان الشرقي ، في زمن المسعودي ، فلا تختلف ، من حيث علاقتها بالأحوال الجوية ـ كما ذكرنا ـ عن مواسمه في أي زمن آخر . فبسبب شدة الرياح الموسمية الجنوبية الغربية (الكوس) ، وهيجان الأمواج العظيمة في بحر الهند ، طوال فصل الصيف ، تتوقف الملاحة الشراعية في هذا البحر أثناء الصيف . وقد استمر حال الملاحة الشراعية هذا ، منذ ان عرفت ، في بحر الهند حتى يومها الأخير قبيل منتصف القرن الحالي . أما خليج عمان فلا يتوقف السفر فيه ، لحماية الزاوية الجنوبية الشرقية من جزيرة العرب له ، من رياح (الكوس) الشديدة ، وأمواج بحر العرب العظيمة في هذا الفصل ، ويلين بحر الهند ، أو بحر العرب ، ويسهل ركوبه قرب حلول فصل الخريف . أو ـ كما قال المسعودي ـ «عند دخول الشمس (برج) السنبلة ، قرب الاستواء الخريفي» [٣٧] .

وموسم السفر من الهند الى سواحل جزيرة العرب وشرق افريقيا يبدأ مع بداية هبوب الرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، المعروفة بالأزيَب والصَّبا ، أما السفر اليها من سواحل البحر الأحمر ، وخليج عدن ، وشرق افريقيا ، فيتم في الأيام الأولى من موسم الرياح الجنوبية الغربية (الكوس) ، والأيام الأخيرة منه ، وتسمى عند البحارة (الديماني) . وتكون هذه الريح في أيامها الأولى والأخيرة غير عنيفة وملائمة للسفر . أما من ساحل عمان فيستمر السفر الى الهند حوالي سبعة أشهر : من ٣٠٠ من السنة النيروزية الى ١٥٠ من السنة التي تليها . وسنة النيروز ٣٦٥ يوما تقريباً . تبدأ ـ كما ذكرنا من قبل ـ من الثالث عشر من تشرين الثاني [٣٨] ، فإذا طرحنا من السنة ٣٠٠ يوم ، وأضفنا ما تبقى منها وهو حوالي ٦٥ يوماً الى ١٥٠ يوماً من السنة التالية ، فستكون الجملة ٢١٥ يوماً ، هي مدة موسم السفر من خليج عمان الى الهند . وهذه المدة ـ كما حددها ابن ماجد «من أول أرياح الصبا ، وآخر الديماني . كله مباح لك أن تعبر من بر (الأطواح) و (هراميز)» الى الهند [٣٩] . ورياح الصَّبا هي ـ كما ذكرنا ـ الرياح

الشمالية الشرقية . والديماني يطلق ، عند البحارة ، على الربع الأخير من موسم رياح الكوس ، أي الجنوبية الغربية [٤٠] . فمن بداية الرياح الشمالية الشرقية الى نهايتها ، ثم في آخر أيام موسم الرياح الجنوبية الغربية ، مباح لك ان تسافر من ساحل رأس (الحد) و (هرمز) الى الهند .

البحـر العربـي

يعرف هذا البحر عند المتقدمين ، من الجغرافيين والرحالة العرب ، ببحر (لاروي) ، نسبة الى بلاد (لار) على ساحل الهند الغربي ، وكانت في أيام المسعودي تابعة لملكة (البلهرا) . ومن بلاد (لار) مدينة (كنباية) و (تانة) و (صيمور) . وهي مدن ساحلية [٤١] . والى (كنباية) تنسب شبه جزيرة (كنباية) أو (كمبايا) ، التي ما زالت تعرف بهذا الاسم الى اليوم .

وبحر (لاروي) ـ كما وصفه المسعودي ـ أكبر بحار بحر الهند وأشدها «ولا يدري عمقه ، ولا يحصر طوله وعرضه عند البحريين ، وربما يقطع في الشهرين والثلاثة ، وفي الشهر ، على قدر مهاب الريح والسلامة» . «وفي عرضه بحر الزنج وبلادهم» [٤٢] .

وبحر الهند يعرف عندهم أيضا بالبحر الحبشي ، ويعنون به المحيط الهندي كله [٤٣] . ومن بحاره بحر (لاروي) . ويشمل ما يسمى اليوم بالبحر العربي ، وما يليه جنوباً الى نهاية جزر (ذيبة المهل) ، التي كانت تسمى بجزر (الديبجات) ، وتعرف الآن (بمالديف) ، تصحيف (مهل ذيب) . وهي فاصلة عندهم بين بحر (لاروي) غرباً ، وبحر (هركند) أو (هرقند) شرقاً ، وهو أيضا من بحار البحر الحبشي ويمتد شرقاً الى جزائر (نيكوبار) و (اندمان) [٤٤] .

وقوله ان بحر الزنج وبلادهم بعرض بحر (لاروي) ، أي بجانبه من جهة العرض ، مما يلي ساحل شرق افريقيا ، الى الجنوب من رأس (غردفوي) أو (عسير) . فهو فاصل عندهم بين بحر (لاروي) وبحر الزنج . أما خليج (عدن) من جزيرة (سقطرى) الى (باب المندب) فكان يعرف عند المتقدمين من البحارة بالخليج (البربري) نسبة الى منطقة (بربره) من ساحل الصومال الشمالي .

أما المصاعب والمخاطر التي تواجهها الملاحة في البحر العربي فكثيرة ، وأعظمها خطراً العواصف أو ـ كما تسميها البحارة ـ الطوفانات ، وهي عواصف موسمية ، تهب غالباً في أوقات محددة من فصلي الشتاء والربيع ، معروفة لدى البحارة ، بعضها يعم بحر الهند كله ، والبعض الآخر يهب في مواضع منه .

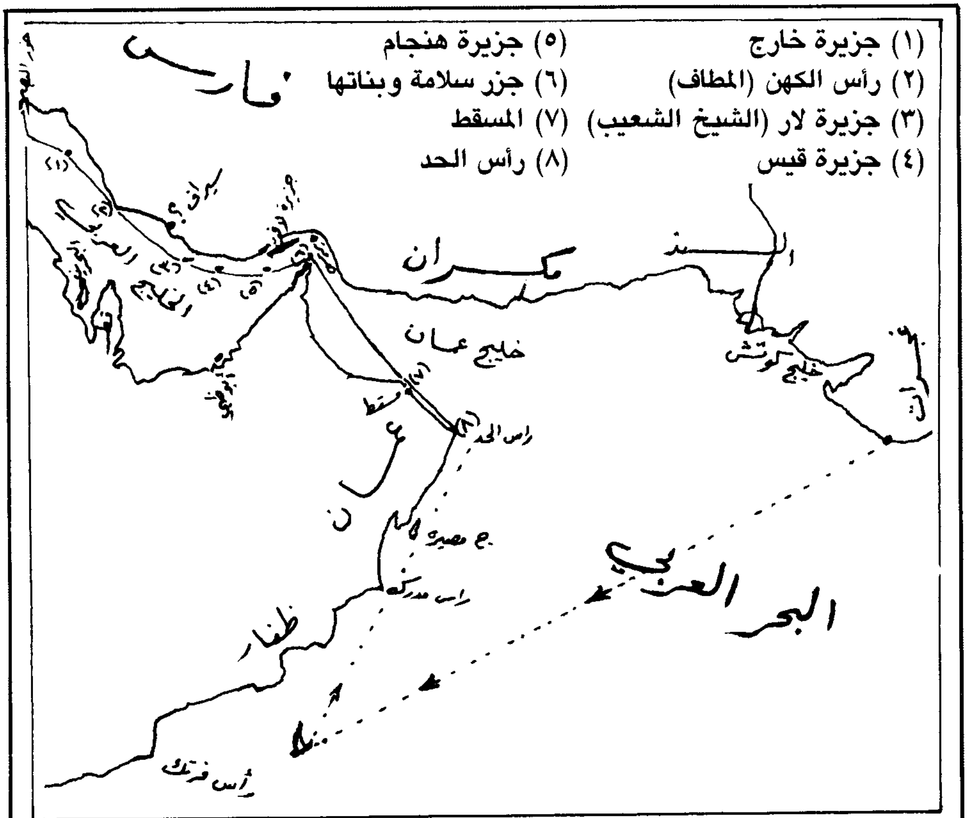
ويتعرض لخطر هذه العواصف المسافرون من ساحل الهند الغربي الى سواحل الجزيرة العربية وشرق أفريقيا ، وقد تلفت بسببها مراكب كثيرة .

وفي فصل الصيف تتوقف الملاحة - كما ذكرنا - في البحر العربي بسبب الأمواج العظيمة التي تثيرها رياح الكوس الشديدة . ويعظم خطرها على الملاحة بمحاذاة ساحل الهند الغربي . بل حتى على المراكب الراسية في مراسي هذا الساحل المواجهة لعرض البحر ، لأنها تندفع بعنف الى الساحل وتلقى بالمراكب التي تحاول الرسو في هذه المراسي الى الشاطىء .

وفي خليج (كمبايا) أو (كنبايه) تتعرض المراكب لخطر حركة المد والجزر السريعة . وقد شاهد المسعودي حالة الجزر العظيم في هذا الخليج ، وسرعة جريان مياه البحر فيه أثناء المد ، حينما دخل الى مدينة (كنباية) في سنة ثلاث وثلاث مائة ، ووصفه وصفاً عجيباً حيث قال ان المدينة «على خور من أخوار البحر وهو الخليج» وبينها وبين البحر الذي ينتهي اليه هذا الخليج مسيرة يومين أو أقل . «فيجزر الماء عن هذا الخليج حتى يبدو الرمل في قعر الخليج ، ويبقى في وسطه القليل من الماء . فرأيت الكلب على هذا الرمل الذي ينضب عنه الماء وقعر الخليج قد صار كالصحراء . وقد أقبل المد من نهاية الخور كالخيل في الحلبة ، فربما أحس الكلب بذلك فأقبل يحضر ما استطاع خوفاً من الماء فيطلب البر الذي لا يصل اليه الماء فيلحقه الماء بسرعته فيغرقه» (٤٥) .

ويصف عيسى القطامي ، وهو من بحارة الخليج العربي المتأخرين ، مخاطر الرسو في بنادر خليج (كمبايا) قائلا : «اذا طرحت نيشن المركب في البر عن السحوب ، لأن المايات في هذه الأماكن قوية جداً ، وتصطب مثل الوديان ، والمركب ما تقبضه باورة واحدة إلا اذا كانت باورة موليّه كبيرة» (٤٦) يقول : اذا طرحت المرساة نيشن المركب في البر ، أي ثبته بالساحل ، حتى لا تسحبه مياه البحر أثناء الجزر الى عرض البحر ، فالمايات ، أي المياه ، في هذه الأماكن من الخليج تصطب ، أي تتدفق ، مثل السيل في الوديان . والمركب لا تقوى باورة واحدة ، أي مرساة ، على امساكه أثناء الجزر ، إلا اذا كانت مرساة كبيرة جداً .

وقال أيضا : «ويصير عندك معلوم انه ما يبقى بحرٌ في الخور في الثبر سوى شيء قليل ما يذكر . كن على حذر منه ، فإذا عال المركب الى الجهات في آخر الثبر ينقلب حدر فوق» (٤٧) . يقول ما معناه : ليكن معلوماً لديك انه لا يبقى بحر ، أي ماء ، في الخور في آخر الثبر ، أي عند نهاية



الطريق بين (خور البصرة) و (رأس الحد) .

...... الطريق من (غجرات) أو (جزرات) الى (رأس الحد) في آخر أيام موسم رياح الأزيب أي الشمالية الشرقية .

الجزر ، سوى شيء قليل لا يستحق الذكر . فكن على حذر من ذلك ، لأن المركب اذا كان مائلا الى احدى جهات الخور ولم يكن راسيا على أرض مستوية انقلب حدر فوق ، أي رأساً على عقب عندما يفرغ الخور من ماء البحر في نهاية الجزر .

وخروج المراكب من هذه المراسي لا يكون إلا في بداية الجزر أو عند اكتمال المد ، فإذا خرج المركب ، ومياه المد ما تزال تندفع الى داخل الخور ، فإنه سيواجه صعوبة في السير ضد مجراها .

أما مواسم الملاحة وطرقها في الجزء الشرقي من البحر العربي فقد تقدم ذكرها في الفصل السابق ، ونضيف هنا الى طرقها طريقاً آخر ، كانت البحارة تسلكها ، من الجزء

الشمالي في ساحل الهند الغربي الى عمان وهرمز ، في الأيام الأخيرة من موسم الرياح الشمالية الشرقية أي الأزيب ، فكانوا يسيرون بهذه الريح الى ناحية جزيرة (سقطرى) ، فإذا هبت النسمات الأولى من الكوس ، أي الرياح الجنوبية الغربية ، وهم في الطريق الى (سقطرى) عادوا بها الى ناحية جزيرة (مصيرة) ورأس (الحد) ، ومن ثم الى (هرمز) ، وكانوا يلجأون الى سلوك هذه الطريق خوفاً من أن تقابلهم الكوس ، اذا هم سلكوا الطريق المباشر الى رأس (الحد) ، قبل وصولهم الى رأس (الحد) فتعيدهم الى الهند ، أو تدفع بهم الى السند ومكران (٤٨).

أما الطريق المحاذية للساحل من (هرمز) الى موانيء ساحل الهند الغربي ، فربما كانت تسلك عند بداية العلاقة التجارية بين الهند والخليج العربي ، أي حينما بدأت التجارة بينهما تنقل على يد التجار المتنقلين بين الموانيء بتجاراتهم ، وحينما كانت الملاحة الشراعية في أطوارها الأولى .

لكن بعد اتساع هذه العلاقة كان لا بد من وجود طريق قصير مباشر بينهما ، لأن الطريق المحاذي للساحل ، طريق طويل ، فهو من الناحية الاقتصادية غير ملائم للتجارة المباشرة بين البلدان المتباعدة . وهكذا وجد البحارة والتجار أن طريق رأس الحد ـ الهند هو أقصر الطرق وأفضلها بين الخليج وساحل الهند الغربي .

★★★

الهوامش والمراجع

(١) أبوالحسن علي بن الحسين بن علي المسعودي (ت ٣٤٦هـ) ، مروج الذهب ومعادن الجوهر ، ج ١/١٢٥ (طبعة بيروت) .
(٢) نفس المصدر
(٣) المقدسي ، شمس الدين أبوعبدالله محمد بن ابي بكر المعروف بالبشاري (القرن الرابع) ، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ص ١٢ (طبعة ليدن) .
(٤) في الأصل «كوير» التصويب من «مروج الذهب» للمسعودي .
(٥) شهاب الدين أحمد بن ماجد ، كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد ، ص ٦٦/أ مخطوطة المكتبة الوطنية ـ باريس .
(٦) المقدسي ، أحسن التقاسيم ، ص ١٢
(٧) المسعودي ، مروج الذهب ، ج ١ ص ١٢١ .
(٨) نفس المصدر ، ج ١ ص ١٧٠
(٩) المقدسي ، أحسن التقاسيم ، ص ١٢
(١٠) (أبوعثمان) الجاحظ ، كتاب الحيوان ، ج ١ ص ١٢
(١١) جزيرة لافت : تسمى أيضا جزيرة القسم أو القشم ، وبنى جاوان أو كاوان (انظر كتاب الفوائد لابن ماجد)
(١٢) المسعودي ، المروج ، ج ١ ص ١٢٥
(١٣) نفس المصدر
(١٤) حسن صالح شهاب ، قواعد علم البحر ، ص ١٤٨ (تحقيق مخطوط)
(١٥) انظر قصيدته المشروحة في كتابي «طرق الملاحة التقليدية في الخليج العربي» (الكويت ١٩٨٤)
(١٦) د. عبدالله يوسف الغنيم ، جزيرة العرب من كتاب المسالك والممالك لأبي عبيد البكري ، ص ٤٦ ـ ٤٧ (الناشر جامعة الكويت)
(١٧) المسعودي ، المروج ، ج ١ ص ١٦٩
(١٨) عيسى القطامي ، دليل المحتار في علم البحار ، ص ٨٠ (الطبعة الرابعة)
(١٩) انظر كتابنا «طرق الملاحة التقليدية في الخليج العربي»
(٢٠) جورج فضلو حوراني ، العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٢١٩ (ترجمة السيد يعقوب) (القاهرة ـ الطبعة الأولى)
(٢١) وزارة الأعلام والثقافة ـ سلطنة عمان ، عمان وتاريخها البحري ، ص ٤٠
(٢٢) ابن المجاور ، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز ، ص ١٢٤ ـ ١٢٥ (طبعة ليدن)
(٢٣) وزارة الأعلام والثقافة ، عمان وتاريخها البحري ، ص ٤٠

(٢٤) حوراني ، العرب والملاحة في المحيط الهندي . ص ٢١٠
(٢٥) المسعودي ، المروج ، ج ١ ص ١٦٧
(٢٦) قال ابن ماجد في ارجوزته «الحاوية» :

أما ذوي الأزياج والحساب   عندهم النيروز بالصواب
بعد أحد يا صاح والعشرينا   ثاني شهور الروم في تشرينا
وعندما ينزل ثالث عشر   اكليلها الفجر بهذا الشهر

أي أن منزلة الاكليل تطلع فجر الثالث عشر من شهر تشرين الثاني . وقال في كتاب «الفوائد» : «الاكليل تطلع منزلته بالفجر أول يوم في النيروز الهندي وهو النيروز العربي» (مخطوطة باريس ٢٠/ب) فالنيروز العربي ـ الهندي المستعمل عند البحارة في أيام ابن ماجد يبدأ في الثالث عشر من شهر تشرين الثاني .

(٢٧) انظر «فائدة مواسم السفر» من كتاب الفوائد لابن ماجد .
(٢٨) نفس المصدر
(٢٩) ابن ماجد ، الفوائد ، ٦٢ ب ، مخطوطة المكتبة الوطنية ـ باريس
(٣٠) نفس المصدر
(٣١) نفس المصدر
(٣٢) المسعودي ، المروج ، ج ١ ص ١٦٩ ـ ١٧٠
(٣٣) الحوراني ، العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٢١٩ (الطبعة الأولى)
(٣٤) ابن ماجد ، الفوائد ، ٧١ ب ، مخطوطة باريس
(٣٥) بزرك بن شهريار ، عجائب الهند والسند ، ص ٩٠ ـ ٩٢ (طبعة ليدن ١٨٨٦)
(٣٦) ابن ماجد ، الفوائد ، ٧٦/أ ، مخطوطة باريس
(٣٧) المسعودي ، المروج ، ج ١ ص ١٢١
(٣٨) انظر الحاشية (٢٦)
(٣٩) ابن ماجد ، الفوائد ، ٧٢/أ ، مخطوطة باريس
(٤٠) انظر كتابي «فن الملاحة عند العرب»
(٤١) المسعودي ، المروج ، ج ١ ص ١٦٩
(٤٢) نفس المصدر
(٤٣) المسعودي ، المروج ، ج ١ ص ١٧٠
(٤٤) نفس المصدر ، ص ١٧٢ ـ ١٧٣
(٤٥) نفس المصدر ، ص ١٣٣
(٤٦) عيسى القطامي ، دليل المحتار في علم البحار ، ص ١١٨ (الطبعة الرابعة)
(٤٧) نفس المصدر
(٤٨) ابن ماجد ، الفوائد ، ٧٦/ب